

укреплению симпатий к нашей стране в принципе, но и способствовать реализации конкретных государственных интересов, это обеспечение региональной безопасности, усиление евразийской интеграции, а в глобальном масштабе - развитие безъядерного мира.

УДК 347.82(043.2)

**Армаш Н. О.**, д.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **КОРУПЦІЙНІ РИЗИКИ В ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ**

Корупція залишається однією із найнебезпечніших загроз основам демократії, стану захищеності прав людини, гарантуванню правопорядку, чесності та соціальній справедливості, вона перешкоджає економічному розвитку та загрожує належному й справедливому функціонуванню країни, має негативні іміджеві наслідки для громадян, підприємств, установ, організацій і держави в цілому.

Нечітко визначена відповідальність на законодавчому рівні, недоліки законодавства, нечітко сформульовані правила дають можливість для привласнення матеріальних цінностей, що належать суспільству. До того ж, недостатній розвиток та оформленість громадянського суспільства: громадських організацій, політичних партій, груп, що представляють різні інтереси, означає відсутність важливої сили, яка здатна врівноважити державну владу [1, с. 73].

З огляду на зазначене, правила поведінки (етичні норми) для службовців в транспортній сфері, які встановлюють їх права та обов'язки, є край необхідними, оскільки дають змогу максимально підвищити ефективність їх діяльності.

Виконання цих умов зведе до мінімуму такий корупціогенний чинник, як недоброчесність, морально-етична незрілість службовця. Виникнення конфлікту інтересів, тобто наявність реальних або таких, що видаються реальними, суперечностей між приватними інтересами особи та її службовими повноваженнями, які можуть вплинути на об'єктивність або неупередженість прийняття рішень, а також на вчинення чи не вчинення дій під час виконання наданих їй службових повноважень є також немалозначним чинником існування корупції.

Конфлікт інтересів полягає у суперечності публічних і приватних інтересів суб'єкта доброчесної поведінки, у разі виникнення якого цей суб'єкт не виконує чи неналежно виконує свої повноваження (під приватним інтересом суб'єкта доброчесної поведінки визнається можливість отримання будь-якого матеріального чи нематеріального блага ним особисто, його близькими родичами чи іншими, пов'язаними з

ним юридичними чи фізичними особами) [2, с. 62]. Тому, з метою недопущення (запобігання) виникнення такого корупційного ризику, як безконтрольність з боку керівництва, саме безпосереднім керівництвом контроль має здійснюватись: - систематично, тобто мати регулярний характер, або постійно; - усебічно, тобто найбільш охоплювати всі питання та напрямки роботи; - шляхом перевірки не тільки тих службовців, які мають слабкі результати роботи, а й тих, що мають добрі результати; - об'єктивно, тобто виключати упередженість; - гласно, тобто результати контролю повинні бути відомі тим особам, які підлягали контролю; - результативно (дієво), тобто залежно від результатів контролю мають вживатись відповідні заходи. У найкращому випадку контроль з боку керівництва повинен містити всі перераховані категорії, внаслідок чого буде усунуто умови для виникнення корупційних ризиків [3].

У переліку корупційних ризиків є дискреційні повноваження в транспортній сфері, оскільки саме наявність можливості діяти на власний розсуд створює умови для вчинення корупційних правопорушень.

Дискреційні повноваження за своїм змістом: - дозволяють органу (особі, уповноваженій на виконання функцій держави) на власний розсуд оцінювати юридичний факт (фактичний склад), внаслідок чого можуть виникати, змінюватись або припинятись правовідносини; - дають можливість на власний розсуд обирати одну із декількох, запропонованих у проекті нормативно-правового акта, форм реагування на конкретний юридичний факт; - дають можливість органу (особі, уповноваженій на виконання функцій держави) на власний розсуд вибирати міру публічно-правового впливу щодо фізичних та юридичних осіб, його вид, розмір, спосіб реалізації; - дозволяють органу (особі, уповноваженій на виконання функцій держави) обрати форму реалізації своїх повноважень – видання нормативного чи індивідуально-правового акта, вчинення (утримання від вчинення) адміністративної дії; - наділяють орган (особу, уповноважену на виконання функцій держави) правом повністю або частково визначати порядок здійснення юридично значущих дій, у тому числі строк і послідовність їх здійснення; - дають можливість органу (особі, уповноваженій на виконання функцій держави) на власний розсуд визначати спосіб виконання управлінського рішення, у тому числі передавати виконання прийнятого рішення підлеглим особам, встановлювати строки й процедуру виконання.

Проведення антикорупційної експертизи сприяє усуненню корупціогенних факторів ще на етапі нормотворення, що в результаті виключає негативний вплив можливого зловживання дискреційними повноваженнями. Це є дуже важливим та позитивним кроком у сфері запобігання виникнення корупції в транспортній сфері.

Отже, усунення корупційних ризиків в транспортній сфері у

діяльності службовців виключить можливість порушення ними законодавства України, позитивно вплине на покращення роботи транспортної системи в цілому.

#### *Література*

1. Деріга В. В. Політична корупція: визначення та особливості / В. В. Деріга // Наукові праці. Серія «Політологія», 2009. – Том 110. Вип. 97. – С. 72–76.

2. Коломоєць Т. О. Етичні засади діяльності державних службовців: передумови та пріоритети правового регулювання в Україні / Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевська // Право України. – 2006. – № 10. – С. 60–64.

3. Корупційні ризики в діяльності державних службовців: роз'яснення Міністерства юстиції України від 12.04.2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/n0026323-11>

УДК 346.7(043.2)

**Башканець А. Ю.**, студентка магістратури,  
Київський університет права НАН України, м. Київ, Україна

### **МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА У СИСТЕМІ ПРАВА УКРАЇНИ**

Хоча поняття «транспортне право» з'явилося ще наприкінці XIX ст. разом із поняттям «транспорт», на сьогодні в юридичній науці відсутнє однозначне розуміння його правової природи та місця у системі права України. Так, правову природу транспортного права з тих чи інших аспектів досліджували такі науковці, як В.М. Гуцуляк, І.В. Булгакова, О.А. Брильов, І.А. Діковська, В.О. Єгіазаров, О.В. Клепікова, В.В. Міщук, Г.В. Самойленко, Л. Свистун, М.Л. Шелухін, О.М. Шемякін та інші. Актуальність цього питання полягає в тому, що формування єдиного підходу сприятиме досягненню цілей правового регулювання сфери транспорту та ефективному реформуванню відповідного законодавства.

Аналіз наукової літератури свідчить про наявність таких підходів до трактування місця транспортного права: 1) самостійна галузь права із окремим підгалуззями; 2) комплексна галузь права; 3) підгалузь або інститут господарського права. Крім того, деякі науковці вказують на самостійність окремих елементів (зокрема, повітряного, портового права). З нашої точки зору, саме третій підхід є найбільш аргументованим. Звернімося до основних аргументів на підтримку цієї думки.

Виділення підгалузей права характерне для широких за предметом регулювання галузей права, що потребують визначення особливостей регулювання окремих видів суспільних відносин, що входять до такого предмету. Саме такою характеристикою наділений предмет правового регулювання господарського права, який є неоднорідним.